ホーカー
シーフュリー

☆特集☆

ノースロップF-5F練習戦闘機の構造
カラー特集・LTV　A-7コルセアII
英海軍最後のプロペラ艦戦シーフュリー

'75 10
OCTOBER

BUNRIN-DO JAPAN
$3.30

クローズ・アップ　A-10A

セシルフィールドのデモ飛行から――

A-10A in a demonstration flight, NAS Cecil Field

米空軍の次期攻撃機競争試作でA-9を押えて選ばれたA-10Aは，ただいま量産先行型6機の生産に入っており，その一部はすでにロール・アウトしている。米空軍に採用されたが，海外への売込みも積極的に進められており，このほど海外の高官を招いてのフロリダ州ジャンソンビルやセシルフィールド基地のデモストレーションでは，NATO 4カ国に採用されたF-16A，改造型が海軍の次期格闘用戦闘機に選ばれたYF-17Aとともに，意欲的な飛行を行なった。

写真上2枚と右は飛行中，下は離陸のスナップで，上の写真では機体下面の細部がよくわかる。上の右の写真では，外翼エルロンが下げられ，エレベータが上げられている。主翼下の13個のパイロンには総計7,257kgの武装をつるす。翼端のドループのぐあいもよくわかる。

(Photo: R. E. Kling)

飛行を終えてセシルフィールドに着陸するA-10A。

(Photo: R. E. King)

エプロンのA-10Aと
並ぶ海(ネ)F-17A

(Photo: R. E. Kling)

飛行前のA-10A。翼下はデモ
飛行を済ませたパイロット。

(Photo: R. E. Kling)

〔左〕セシルフィールドで飛行前の点検中。主脚格納部フェアリング前方のカバーがおろされており，赤く塗った注油口が見える。

Refueling panel

GAU-8/A 30mm cannon

〔右〕機首下方の機関砲口のクローズアップ。30㎜を7砲身束ねたGAU-8ガトリング砲。発射速度は1分間2,000発と4,000発の2段。携行弾数は759発。

Cockpit

〔左〕操縦席部。ゼロゼロ射出座席。パイロットの前方視界は視点から機首上まで20度，左右は胴側まで各40度，戦闘視界は後方まで見通せる360度。

カラー特集・A-7 コルセアII

The first of 60 A-7H tactical fighters Greek AF will introduce by the end of 1977.

ギリシャ空軍向けのA-7Hの1号機。A-7Hは，米海軍のA-7Eの陸上機型。ギリシャ空軍では60機購入することになっており，1977年まで引渡される。

NH
147665
NH
7243
NAVY
NH
7256
NAVY
10
NH
06
NAVY
310
406

A-7B of VA-46 at NAF Washington D.C. (Photo: Dr. J. G. Handelman)

前号のファントムIIにつづいて，「カラー特集」の2番手はLTV　A-7コルセアII。いずれおとらぬ"色彩ゆたか"なところを集めてみました。

前ページはベトナム戦はなやかなりしころ，空母キティホークに配属されていたA-7E。中央手前は第195攻撃飛行隊（VA-195）所属機，その後方は第192攻撃飛行隊（VA-192）所属機。さらに後方には第213戦闘飛行隊（VF-213）のF-4Jファントムが2機並んでいる。

〔上〕空母ジョンF.ケネディに配属されている第46攻撃飛行隊（VA-46）のA-7B。ワシントンDC海軍航空施設飛行場にて。

〔下〕同じくNAFワシントンDCで撮影した第87攻撃飛行隊（VA-87）"ゴールデン・ウォーライダーズ"所属のA-7B。1974年3月2日の撮影。

A-7B of VA-87at NAF Washington D.C. (Photo: Dr. J. G. Handelman)

⬆ A-7B of VA-94

⬇ A-7B of VA-72 (Photo: Dr. J. G. Handelman)

A-7E of VA-83 (Photo: Dr. J. G. Handelman) ↗

A-7E of VA-113 (Photo: Dr. J. G. Handelman) ↘

〔左上〕空母コーラルシー配属第94攻撃飛行隊（VA-94）のA-7B。
〔左下〕第72攻撃飛行隊（VA-72）のA-7B。ワシントンDC海軍航空施設飛行場にて1974年3月24日の撮影。
〔上〕空母フォレスタル配属の第83攻撃飛行隊（VA-83）所属のA-7E。雪のNAFワシントンDCにて1974年冬の撮影。
〔下〕第113攻撃飛行隊（VA-113）"スティンガーズ"所属のA-7E。同じくNAFワシントンDCにて1974年11月の撮影。

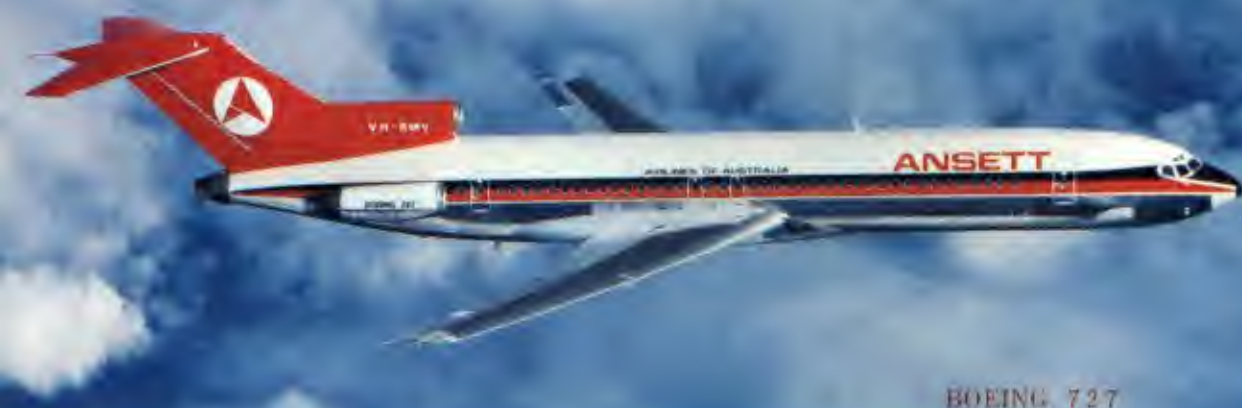
ボーイングNC-135NとEC-135N

EC-135N (61-329) at Patrick AFB, Fla. (Photo: R. F. [illegible])

米空軍システムズ・コマンド（空軍技術開発軍団）のC-135改造機2種。〔上〕米原子力委員会の空中査察計画用に，電子機器を積んだ“空飛ぶ実験室”として改造されたNC-135N（61-329）。C-135の3機が改造されている。フロリダ州パトリック空軍基地でこのほど撮影。〔下〕機首に大きなレドームをつけたEC-135N。宇宙計画の支援機として改造されたもの。これもパトリック空軍基地で撮影。

NC-135N (55-53127) at Patrick AFB, Fla. (Photo: R. E. Kling)

〔上・下〕前ページと同じくEC-135N。アポロ宇宙計画の衛星とヒューストン宇宙センターとの空中中継機として改造されたEC-135Nは，ARIA〈アポロ・レンジ・インストルメンテーション・エアクラフトまたはアドバンスド・インストルメンテーション・エアクラフト〉と呼ばれ，6機が宇宙計画支援に活躍した。機首のドループした大きなレドームは長さが3.05m。直径2.13mのVHFとSバンド・パラボリック・アンテナが格納されている。写真上はパトリック空軍基地，下は沖縄の嘉手納基地で撮影したもの。

世界のジェット・エアライナー ④

⬆オーストラリアのアンセット航空のB. 727-277

⬆メキシコ航空のB. 727-264

⬇ギリシャのオリンピック航空のB. 727-200

ホーク攻撃練習機
エジプトでデモ飛行

Newly built British Hawk aircraft demonstrates in Egypt

このほどエジプト空軍の招待で，同国を訪問して4日間のデモ飛行を行なったホーカーシドレー　ホーク攻撃/練習機。40度を超す酷暑のなかで，各種の飛行が行なわれ，MiG-17部隊の司令官を含む4人のエジプト空軍パイロットも試乗した。

MRCA 02号機の空中給油テスト

MRCA 02 undergoes flight refuelling trials

ランカシャー州のBACワートン飛行場から飛び立って，給油母機ビクターが空中給油を受けるMRCA 02号機。このほど行なわれたテストでの模様。MRCAの操縦はBACのチーフ・テストパイロット ポール・ミレット氏が担当，後席に同副チーフのテイム・ファーガソン氏が同乗した。

偵察用の機首にしたF-5E

Fitted with reconnaissance camera, F-5E Tiger II is in flight.

飛行テスト中のF-5EタイガーII。戦闘偵察装備とした機体で，機首下方にカメラ窓が見える。翼端に装備しているのは新型のサイドワインダーAIM-9Jのダミー。

ソ連・軍飛行学校のジェットパイロットたち

Su-7 pilots meet for reviewing their past flight, beside their machines.

スホーイSu-7戦闘／攻撃機を使ってのソ連の軍飛行学校ジェット・パイロット養成コースの訓練生たち。練習飛行を終えて，教官を中心に今日の飛行の反省をしているところ。軍飛行学校には第2次大戦以来の経験ゆたかなベテラン・パイロットが教官として，若いパイロットの養成にあたっている。後方の機体はSu-7Bであるが，尾部のドラッグ・シュート格納部がはずされている。広大な国土，訓練生たちは広い飛行場から次つぎに離陸して，思いっきり訓練にはげんでいる。機体の後方にはブラスト・デフレクターが斜めに立てかけられている。

Lockspeiser "Flying Landrover"

ロックスパイザーLDA

〔上〕最近のパリ航空ショーに展示されて話題となったロックスパイザーLDA。元ホーカー社のテストパイロット，デビド・ロックスパイザー氏が，「世界でもっとも簡単な飛行機」として設計製作したもので，最高速度は140ノット〈259km/h〉，量産型の総重量は4,000-lb〈1,800kg〉の予定である。

ミラージュF.1の生産ライン

ダッソー社のボルドーメリニャック工場で生産中のミラージュF.1。左右は生産ラインで，中央に完成した1機。F.1はただいま月産5.5機のペースで進められており，今年の9月には，総生産機は100機となる。

Mirage F.1 on assembly line at Dassault Breguet plant

The first Boeing 747SP makes its first flight at Evellet, Wash., on July 4.

B. 747SPが初飛行

〔上〕７月４日，ワシントン州エバレット工場に隣接するペインフィールドで初飛行したボーイング747SPの１号機。３時間４分の飛行ののちペインフィールドに着陸，ふたたび離陸して，ボーイングフィールドまで52分間の飛行を行なった。

スーパー　トライデントIII

〔下〕７月９日に初飛行したホーカーシドレー　スーパートライデントIIIの１号機。同機は中国向けの機体で，現用のトライデントIIIと基本的には同じだが，燃料タンクを増設して，6,000-lb(3,627kg) ほど重量が増えており，最大ペイロードでの航続距離が25%ほど長くなっている。搭載量も，すでに中国に引渡されて就航しているトライデントIIより35%ほど増えており，客席数は152席となる。

Hawker Siddeley Super Trident Three

最後のオーバーホールを終えた 海上自衛隊のUF-2

All MSDF UF-2's are going to retire by March 1976. Photog'd is the UF-2 which finished the last IRAN at Shinmeiwa Konan Plant on July 5.

海上自衛隊のUF-2が，来年3月までに全機が退役する。昭和36年7月に5機が納入されて以来，途中で1機は事故で失なわれたが，15年間にわたって，救難の任についての勇退である。写真の機体は，7月5日，新明和甲南工場で最後のIRAN（定時点検整備）を終えて，航空隊に引渡された1機。UF-2が退役すると大村航空隊は解散して，HSS-2ヘリのみを装備した大村飛行隊となる。

“FormationFlight”

今月はオランダ空軍のF-5，F-104戦闘機が大空でおりなすダイナミックで華麗な“Formation Flight”（編隊飛行）の写真を集めて紹介しよう。このページは3機編隊で上昇する第316飛行隊のNF-5A
（NF-5A of 316Sq）

（Photos：AAPP）

密集編隊で飛行する第313,314,315飛行隊のNF-5

第315飛行隊所属のNF-5A。
(NF-5A of 315Sq)

米空軍第32戦術戦闘飛行隊所属のＦ-４Ｅと編隊飛行する第313飛行隊のＮＦ-５Ｂ。
(NF-5Bof 313Sq and F-4E of 32TFS)

米空軍第32戦術戦闘飛行隊のF-4Eと飛行する第322飛行隊のF-104G。第32戦術戦闘飛行隊はゾエステルベルグに駐留している。
(F-104G of 322Sq and F-4E of 32TFS)

443
D-8084
D-8083

このページは第312飛行隊所属のF-104G。
(F-104G of 312Sq)

沖縄の空

今まで那覇基地に駐留していた米海軍が6月から移駐して来て，一段とにぎやかさを増したここ嘉手納基地の近況をお伝えしよう。写真は離陸する第18戦術戦闘連隊第67戦術戦闘飛行隊のF-4C。
(F-4C of 67TFS 18TFW)

米海軍第5混成雑用飛行隊のA-4E。
(A-4E of VC-5)

第22対潜哨戒飛行隊のP-3B。
(P-3B of VP-22)

第9戦術偵察連隊所属のSR-71A。
(SR-71A of 9thSRW)

第18戦術戦闘連隊で使用中のF-4Cと
変更のため飛来したF-4D。

着陸する第18戦術戦闘連隊第44戦術戦闘飛行隊のF-4C。
(F-4C of 44TFS 18TFW)

タイからの引上けのものと思われるC-47。

訓練のため岩国基地から飛来して来た第533全天候攻撃飛行隊のA-6A。
(A-6A of VMA-AW-533)

岩国基地から訓練に飛来してきた手前からAV-8A、A-9F、A-6A。

F-4B PHANTOM （VF-11

ＶＦ-11（第11戦闘飛行隊）は1927年に
され、1966年11月に編成されたＣＶＷ-17
編成時から所属しており、空母フォレス
に搭載されている。（本文175ページ参照）

米本国オシアナ基地における第11攻撃飛行隊のF-4B

油受油装置を出して飛行中のF-4B。

米本土上空を編隊飛行する同中隊機。

ふぉーとにゅーす

ロンドン―バーレイン間のテスト飛行
のヒースロー空港を飛び立つ英国航空の
コルド機。

フランス空軍の新型
空ミサイルマトラR53

英国ブリストルのBAC
フイルトン工場で組立てら
れているコンコルド。手前
から8、12、10、6号機。

ロールスロイスはボーイングと共同で1973年末ボ
ーイング747用にRB211改良型エンジンの開発に取
んで来た。写真は風洞テスト中の747とRB211-524
デル。

ソ連のアントノフAn-22輸送機が荷物100トンを積んで飛行するという世界記録をたてた。写真はシェリメチェフ空港におけるAn-22。中央はAn-22のコクピット。下は主車輪部。
(Photos：TASS)

スナップだより

厚木基地に着陸するミッドウェー所属第161戦闘飛
隊（VF-161）の司令官機F-4N。この機体のラダー
迷彩の空軍用のものが取付けられているのに注意（横
市　関谷政明）。

去る7月3日、羽田空港に飛来したガボン政府のDC
-8-63特別機。同機はガボン大統領一行を乗せて来たもの
（武蔵野市　井上哲雄）。

6月29日伊丹空港に飛来した新塗装になったタイ航
のDC-8-33。同社は6月より伊丹への乗り入れは全便
C-8-63に切りかえている（尼崎市　吉田富士夫）

HAWKER SEA FURY

① シーフュリーMk.11, 第805スコードロン所属機
Sea Fury Mk.11, No.805 Sqdn, Fleet Air Arm

② シーフュリーMk.11, 第802スコードロン所属機
Sea Fury Mk.11, No.802 Sqdn, FAA

③ シーフュリーF.B.11, オーストラリア海軍所属機
Sea Fury F.B.11, Royal Australian Navy

④ バグダッド・フュリー(F2 43), イラク空軍所属機(シリアル231)
Iraqi Air Force Sea Fury, Called the Baghdad Fury.

⑤ シーフュリー改造レーサー、オーストラリア海軍所属機であったF.B.11
Ex-Australian Navy Sea Fury F.B.11.

ホーカー　シーフュリー

Hawker Sea Fury

↑ Royal Navy Sea Fury F.B.11, VR932

ホーカー　シーフュリーは，イギリス海軍航空隊で第一線配備の主力機となった最後のピストン・エンジン艦上戦闘機で，２次大戦終了２年後の1947年夏に就役以来，1954年までの７年間制式機であったが，一部はその後３年近くも使われている。主翼の動力折りたたみ方式を採用した最初のイギリス海軍機でもあった。写真上は英海軍航空隊のシーフュリーF.B.11の１機。機首側面のエンジン・排気管の細部がよくわかる。エンジン冷却用の空気は，排気管のすぐうしろの排気パネルで調節された。

↑↓ Sabre 7-powered Fury, LA610, the fatest piston engine Hawker aircraft.

〔上・下〕シーフュリーの原型は，空軍のテンペストの代替機として計画されたF.2/43仕様機を艦上機としたものである。装備エンジンは空冷のブリストル・センタウラスであったが，上と下の写真のシリアルLA610機は，液冷のセイバー7エンジンに代えてテストしたもの。このエンジンを付けてテストした結果，最高速度は485mph（779km/h）前後というホーカーのピストン・エンジン機のなかでもっとも速いスピードを記録している。

ホーカー　シーフュリー　　Hawker Sea Fury

(Photo: Inter-Air Press)

⬆⬇ Sea Fury F.B.11 of No.807 Sgdn., FAA Royal Navy.

シーフュリーは２次大戦にはまにあわなかったが，朝鮮戦争では出動した。朝鮮戦争に参加したシーフュリーF.B.11部隊は，空母オーシャンの第802，空母グロリイの第801と第804，空母セーシュウスの第807，オーストラリア海軍空母シドニイの第805，第808各スコードロンで，このなかでも，1950年10月，最初に参戦して以来６ヵ月間，ロケット弾と機銃で地上掃討作戦に活躍したのが，セーシュウスの第807スコードロンの23機である。写真の機体はその807スコードロン所属機で，現在でも英海軍航空隊に在籍している１機。

(Photo; Inter-Air Press)

↑ Sea Fury taking off from a British carrier during Korean police action.

〔上・下〕シーフュリーF.B.11の最初の部隊第802スコードロンが編成されたのは1948年5月。2年後の1950年に朝鮮戦争がぼっ発すると，802をはじめ5個スコードロンが空母に積まれて極東に派遣され，終戦まで戦闘に参加した。写真上と下も朝鮮戦争で空母から発進するF.B.11。写真下は空母グロリイからカタパルト発射された1機。右端に機のフックからはずれたワイアがうつっている。次機の発進にそなえて，デッキ・ハンドラー（要員）は甲板上を走りぬける。主翼下にロケット弾を満載しているのに注意。

↓ Sea Fury, VR943, being catapulted from the flight deck of H.M.S. Glory

↑ Sea Fury on an elevator of British carrier in Korean waters.

〔上〕同じく朝鮮戦争のシーフュリーF.B.11。リフトに載せられて格納されるところ。左まわりピッチのプロペラがよくわかる。被弾したのであろう，吸気口ふきんに損傷を負っている。機体下のリフト上に，20mm機関砲弾が見える。

〔下〕これも朝鮮戦争でのシーンで，胴体下の両側に装備した離艦補助用のロケットを噴射してのスタート。これもロケット弾を装備している。

↓ Sea Fury being boosted from a carrier deck by jet-assisted take-off rockets.

アメリカでエアレースに使われているシーフュリーF B 11。機体塗装は，朝鮮戦争で空母オーシャンから出動，1952年8月9日にMiG-15を撃墜した第802スコードロンのカーマイケル中尉機のものにしている。

Sea Fury N232, painted in the marking of No.802 Sqdn. FAA.

(Photo; Charles J. Graham)

⬆ Flight line of Iraqi Furies at Hawker plant.

〔上〕シーフュリーは，1946年と51年の2回の発注で，単座の戦闘および戦闘爆撃型55機と複座練習型5機が輸出された。F.B.11およびT.Mk.20と基本的に同じものであるが，着艦フックなど艦上機の装備がなく，"バグダッド・フュリーー" と呼ばれている。写真上はホーカー社の工場前に並んだイラク空軍向けのシーフューリー。手前の複座練習型T.Mk.20は，前席は単座の戦闘・爆撃型と同一で，転換訓練用に後席を設けたもの。

〔下〕同じく "バグダッド・フューリー" の戦闘機型。機体塗装は下面スカイブルー，上面タンとブラウンのデザート・カムフラージュ。尾翼のストライプ・マークは，前からグリーン，白，赤，黒の順。

⬇ Iraqi Air Force Sea Fury known as "Bagdad Fury".

↑ Two-seater T.T.Mk.20, D-CABU, of West German AF

〔上〕西ドイツに輸出されたシーフューリーT.T.Mk.20。西ドイツ空軍ではターゲット曳航機として，1957年から62年にかけて英海軍航空隊のT.Mk.20を20機装備したほか，オランダ空軍から単座型を1機ゆずり受けている。

〔下〕カナダ海軍航空隊が装備したシーフューリーVX690機。カナダ海軍からはらい下げられた数機が，現在でもエアレースで飛んでいる。

↓ Royal Canadian Navy's Sea Fury.

(Photos: Peter M. Bowers/M.R. Richardson/ C.M. Daniels/ Imperial War Museum/ Hawker-Siddeley Aviation)

P-38

①

②

〔カラー写真〕　F-5B写真偵察機（手前）とP-38Hで，F-5Bは珍らしいシーブルーの全面塗装，後続のP-38Hはオリーブドラブとニュートラルグレーの標準塗装機。国籍マークはどちらも中期のマークで，赤フチつきとなっている。

DROOP-SNOOT

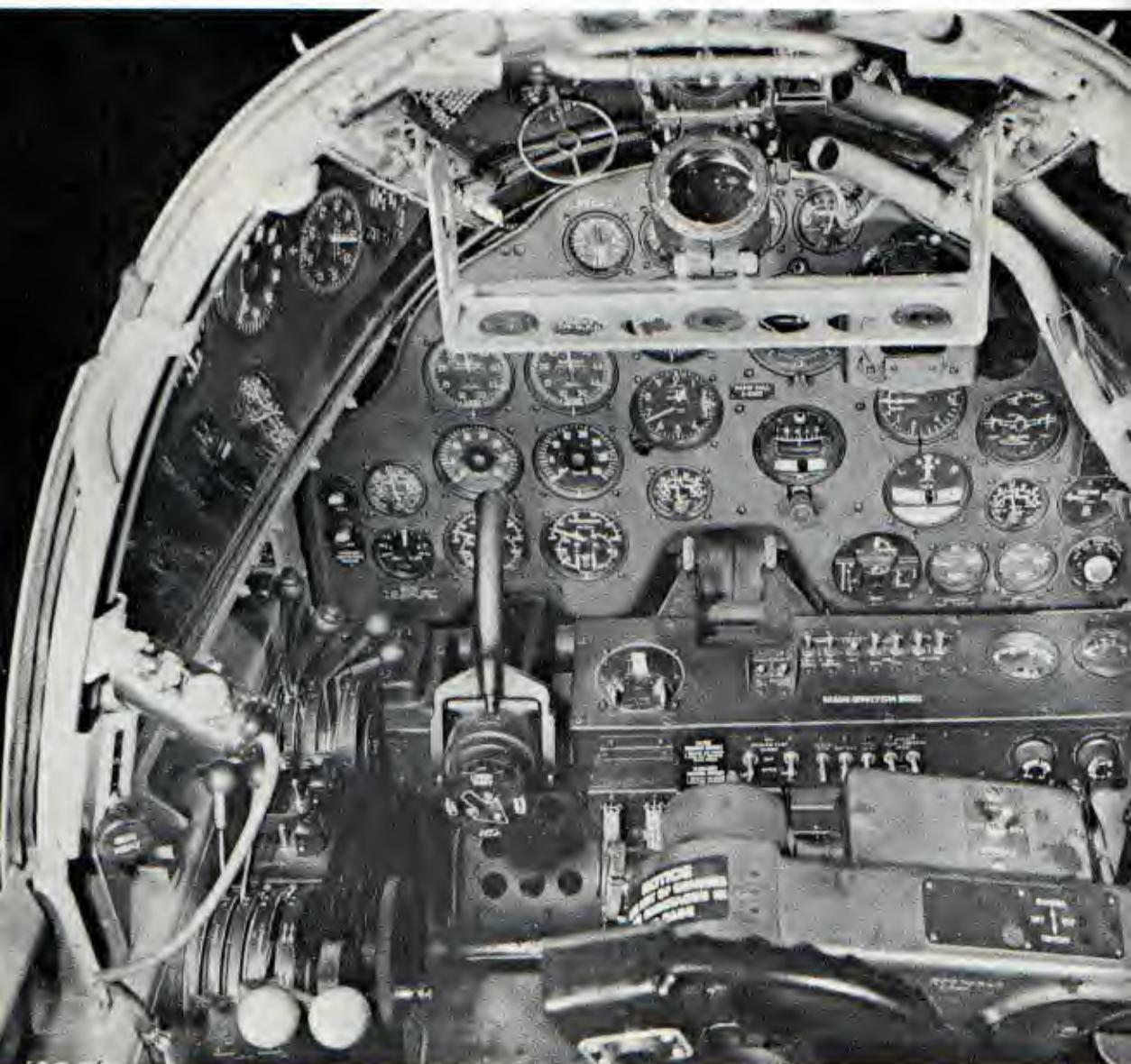
1/32 SCALE KIT

ドループ・スヌートのカムフラージュとマーキング

①と②　第8空軍第20戦闘大隊第77戦闘中隊（77th F.S., 20th F.G., 8th A.F.）所属機で，機体の上・側面がオリーブドラブ[12]，下面はニュートラルグレー[13]の塗装，機首とエンジン部前部が白つや消し[1]+[30]またはレベ62，主翼と胴体に白と黒つや消しの派手なインベイジョン・ストライプスがあり，この機体が見ばえのするものとなっている。

P-38 DROOP-SNOOT

P-38J～L ドループスヌート (2)

P-38 DROOP-SNOOT

ハイモデリングのための

レベル資料集

P-38の計器盤

現在レベルからP-38ドループ・スヌートとP-38Jの1/32スケール・キットが発売中であるが，さて実機の計器盤の詳細はどうなっているか，というのが今月の特集。

写真のように計器の中央は速度や高度計と重要なものがあり，左側は回転，圧力，温度計群となっている。写真の手前にあるのは操縦桿で，爆撃機なみのハンドル付きとなっており，本機が機敏な動作に欠けていたのは，こんな点にも原因があったのかも知れない。

左側のレバー類はスロットル，混合気，プロペラ・ピッチ・コントロールなどの操作部上部には照準器が見え，穴のあいたフレームは防弾ガラスと照準器取付フレーム，右上のパイプは2本に見えるが，1本は風防に写ったものである。

［下図参照］

①と②燃料計，③と④冷却液温計，⑤降着装置警報灯（着陸時，車輪が出ていないときに点灯），⑥フラップと降着装置警報盤，⑦速度計，⑧水平儀，⑨羅針盤，⑩時計，⑪と⑫吸気圧力計，⑬高度計，⑭昇降計，⑮降着装置指示計，⑯羅針カード・ホルダー，⑰吸気温度計，⑱と⑲回転計，⑳吸気温度計，㉑定針儀，㉒旋回計，㉓外気温度計，㉔吸気圧計，㉕冷却液温度指示灯，㉖滑油冷却フラップ位置指示計，㉗と㉘エンジン計，㉙無線関係操作ボタン，㉚油圧ポンプ圧力計，㉛油圧系統圧力計，㉜真空系統操作バルブ。

（以上P-38F-13，P-38F-15，G-15等に共通。ドループ・スヌートは射撃照準器は付いていない）

［写真左上］

P-38Lドループ・スヌート。第8空軍第20戦闘大隊第77戦闘中隊機で，キット付属デカルのもの。右翼に大型爆弾1個を搭載している。

［写真右上］

P-38Lドループ・スヌートの後期型と思われる機体で，中国，ビルマ，インド方面で活躍したストラエトメイヤー将軍機。

○　○　○

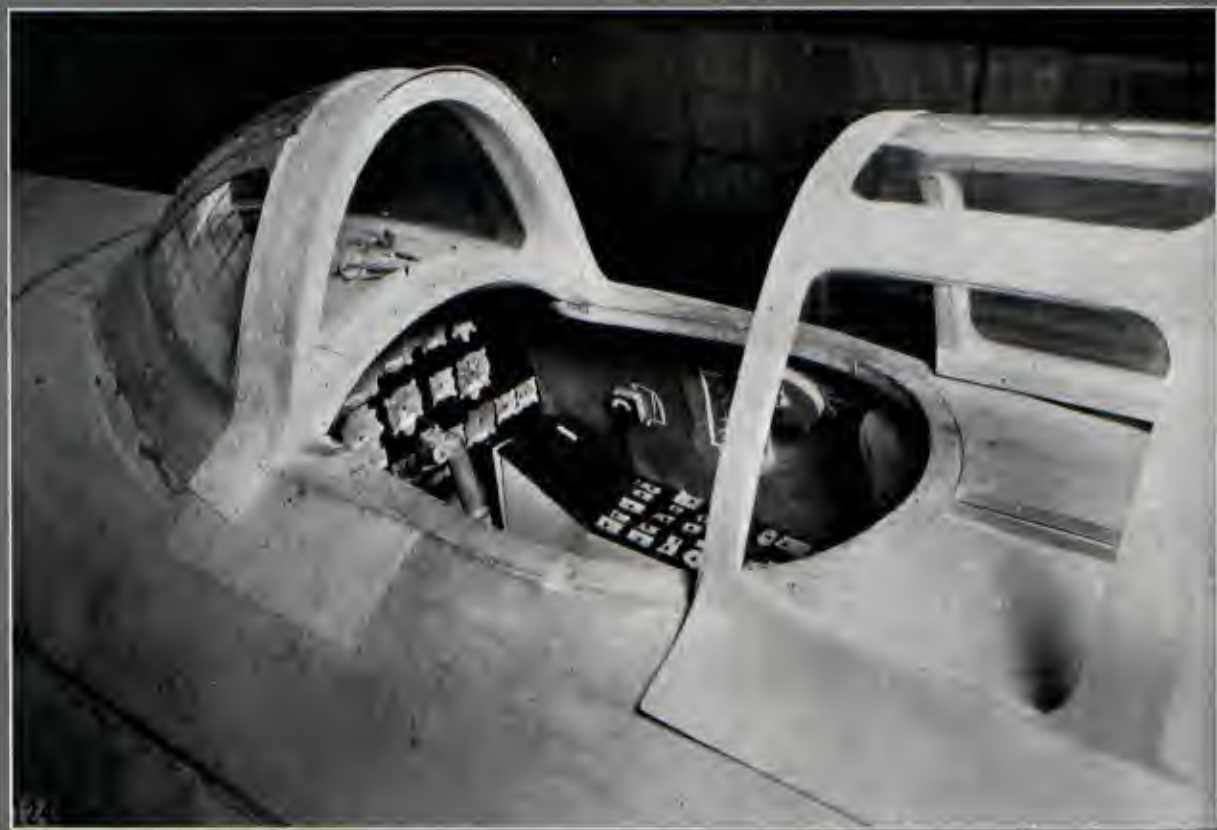
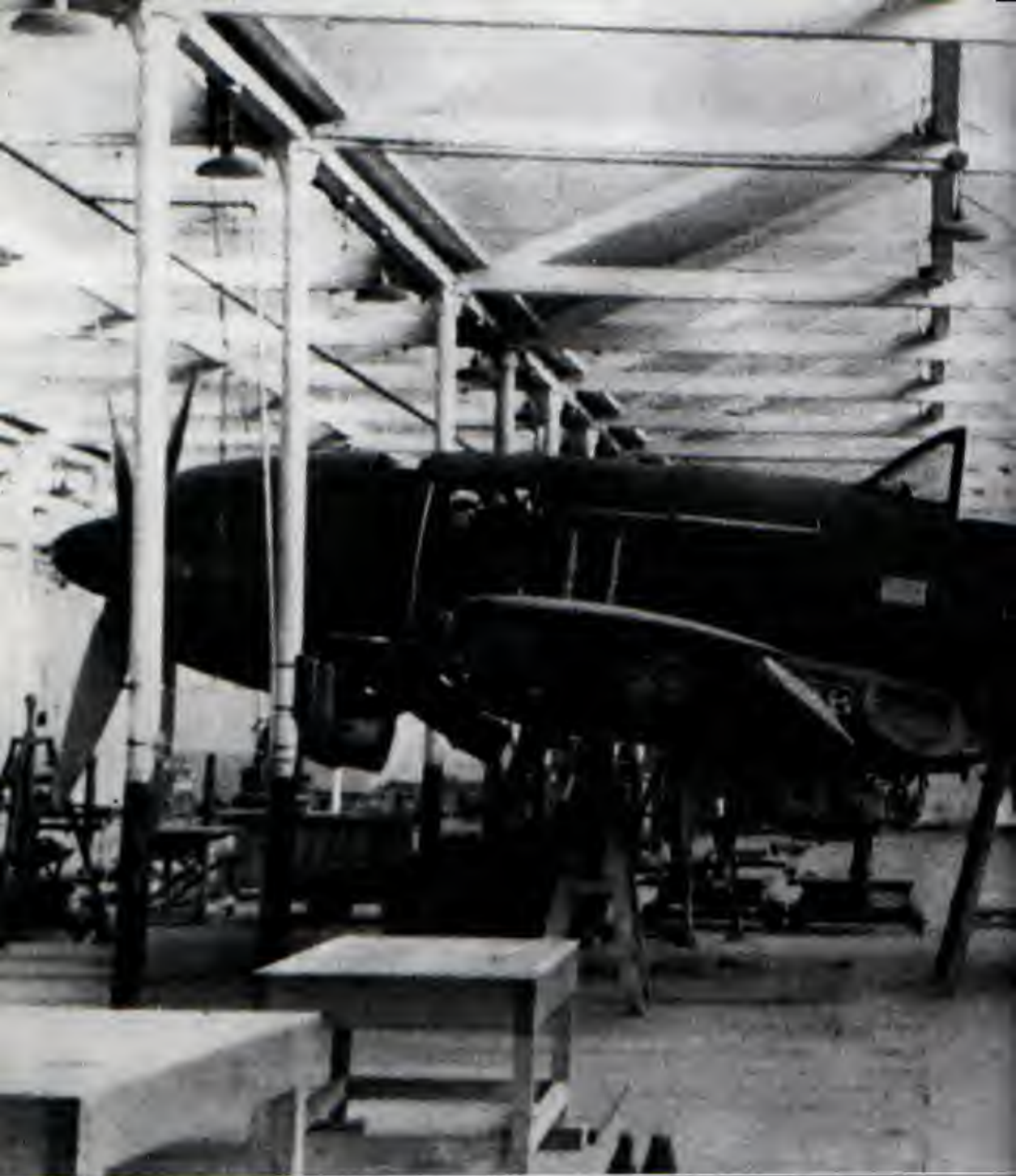
ドループ・スヌートは非常に写真資料が少ない機体で，現在好評発売中のレベル1/32キットを見て，「ホホウ」と思うことができるのも，このキットを組立てる楽しみのひとつ。

塗装に必要なレベル・カラーは，①ホワイト，⑧シルバー，⑫オリーブドラブ，⑬ニュートラルグレー，㉙黒鉄色，㉝黒つや消し，④イエローと(59)黄橙色，㉗機体内部色などが代表的必要カラー。

さらに新発売のレベも，共通カラー・ナンバーであるから，水性塗料を使って仕上げてみるのも面白い。つや消しの白62もあり，ずっと便利になった。レベル・カラーとレベを混用して，トーンに変化をつけるなどと，あなたのテクニックを発揮しよう。

高々度防空戦闘機　キ94
陸海軍の秘密
航空機　④
TACHIKAWA KI94-I　II HIGH-ALTITUDE FIGHTER

B-29迎撃用の本格的な高々度防空戦闘機として大戦末期の昭和18年末から終戦にかけて試作されたのが立川キ94。当初はハ211-ル　エンジン2基を胴体の前後に串型に装備した牽引・推進式の双発機として設計を進め，昭和19年末にモックアップが完成したが，実用的でないとして不採用となり，新たにハ44エンジン装備の単発機が計画された。

単発機の1号機は昭和20年8月に完成，初飛行にそなえて準備中に終戦となり，大型爆撃機迎撃の悲願をこめて陸軍で初めて試作された高々度迎撃専用戦闘機キ94は，ついに離空の機会はなかった。串型双発機はキ94-I，単発機はキ94-IIと呼ばれている。

123ページからこのページ写真は、キ94-Iのモックアップ。レシプロ戦闘機の性能が限界に達した第2次大戦の末期には、プロペラとエンジンの配置をいろいろに変えて、性能を向上させる計画が各国で試みられており、日本の海軍では同じ串型双発機として震電や閃電があるが、陸軍ではこの キ94-I が最初で最後の試みであった。胴体前後の排気タービン付きハ211-ル(2,070hp)エンジン2基、気密室操縦席、逆ガルの主翼、2本のビームで支えた尾翼、3車輪式の降着装置とざん新な形式であったが、エンジンの装備法に難があり、技術の低下したパイロットには3車輪式はむつかしいなどの理由で審査は通らなかった。写真下の2枚は操縦席と計器板である。

キ94-Iが不採用となり、計画要求書が書き改められて試作されたキ94-IIは、オーソドックスな形式の大型単発戦闘機であった。I型と同じく気密室装備、ル-204排気タービン付きのハ44-12型エンジン(2,100hp/12,000m)を積んで、最大速度は高度12,000mで712km/h、実用上昇限度14,100mという性能。終戦で試験飛行の機会はなかったが、実用化されていると陸軍の傑作戦闘機の一つに数えられる高性能を秘めた機体であった。

写真は昭和20年夏、立川飛行機の金町工場で組立て中のキ94-II 1号機。本機の全形がうつった写真は珍しい。胴体は前部、後部、尾部の三つに分けられ、前・後部のあいだに気密胴体を組みあわせた。主翼付根部分の胴体下面には大きな排気タービンを装備して下方にふくらんだ形になっていた。風防下方の胴体側面に見えるのがその吸入空気口カバーである。

The Pacific War was about to end when Japan had completed the first and full-fledged high-altitude single-engined fighter capable of coping with the B-29. That was Ki94-II, test-manufactured after the Ki94-I trial in the same purpose. Specially characteristic were the pressurized cabin and the exhaust turbine. Installed with Nakajima Ha-22 12 eighteen cylinder air-cooled radial engine (2,100hp/12,000m) and with Ru-204 exhaust turbine, its maximum speed reached 712km/h with an altitude of 12,000m. No one doubts that this was one of the Army's masterpieces, though it had no opportunity to fly.

上の写真2枚も立川飛行機合町工場で組立て中のキ94-IIの1号機。右上の写真ではエンジン・カバーをかけて形がととのえられている。主翼の20mm機関砲の銃口が見える。全幅14m、全長12m、三点姿勢で全高が4.61m。機体の前に立つ人たちに比較して、かなり大きな戦闘機であることがわかる。

左の写真は操縦席の機密胴体部分。胴体とは独立した別個の構造で、本体と風防で気密室を構成していた。

-94-IIの1号機は，戦後空
アメリカへ運ばれた。下
真はアメリカで撮影され
機。飛行テストが行なわ
かどうかは不明。

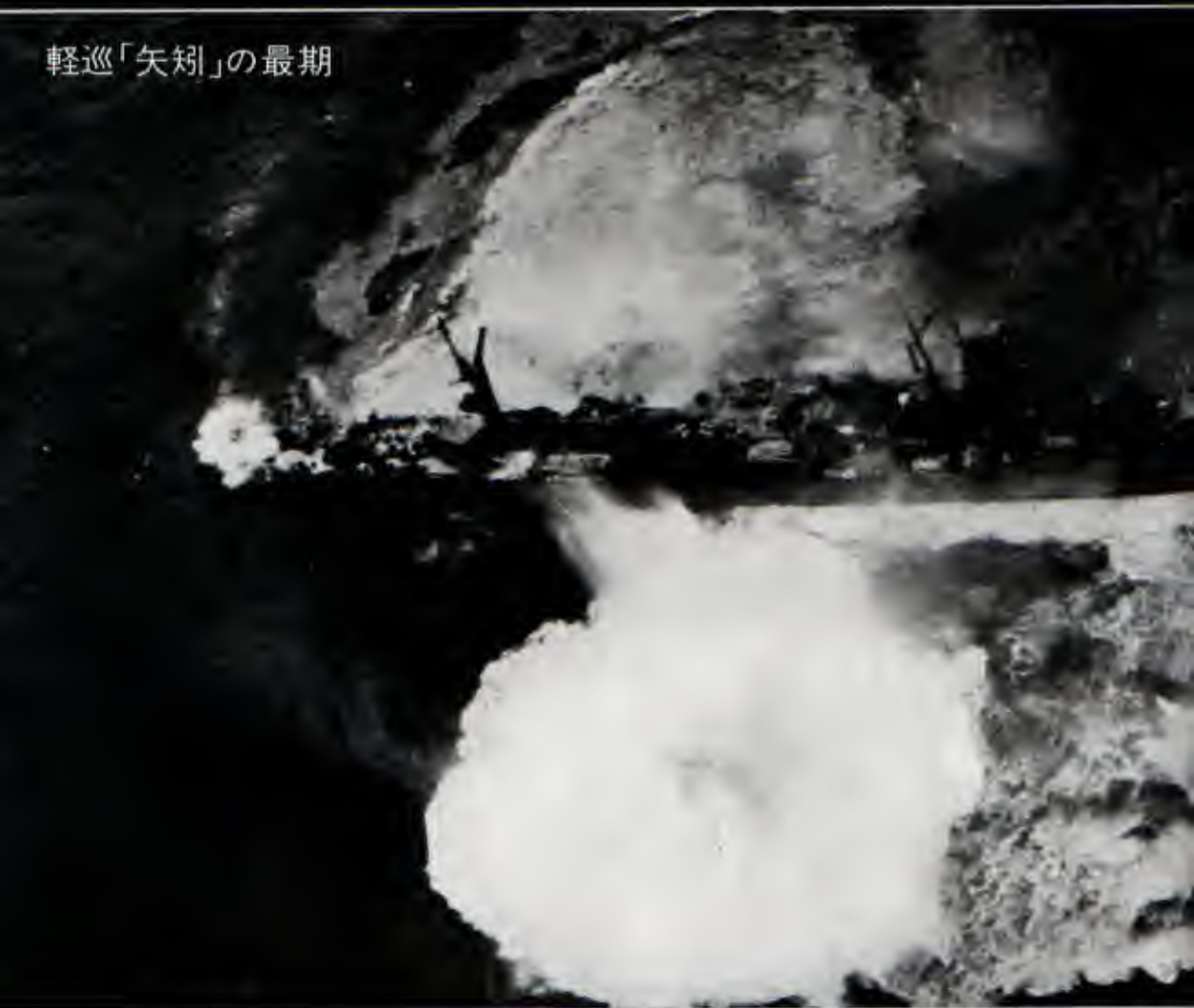
海上特攻“大和”の最後

BB YAMATO in a desperate battle

（本文89ページ記事参照）

ミッチャーの機動部隊の第1次・第1波攻撃隊の各機が「大和」に殺到したのは4月7日（昭和20年）午後零時。写真上は「大和」（左端）を襲うSB2Cヘルダイバー艦爆。写真下は炎を上げて航行する「大和」

写真上は被弾して赤い焔を吐きながら進む「大和」。すでに6機の雷撃機が突っ込んだが、「大和」は10～15ノットの速度を保って進撃をつづける。「大和」は午後1時から2時まで、圧倒的な米雷・爆・戦闘機の猛攻に耐えて孤軍奮闘した。写真下は被弾したが、スピードにおとろえをみせない駆逐艦「涼月」。

軽巡「矢矧」の最期

水上特攻の「大和」隊で唯1隻参加した軽巡「矢矧」は魚雷数本を浴びて沈没した。写真上は爆撃を受ける「矢矧」。右舷に至近弾1発が命中した瞬間である。写真下は、海面に油の波紋を浮かべて傾く「矢矧」。「大和」の護衛の任についた「矢矧」は、「大和」の身代りになろうと必死に奮闘したが、ついに力つきた。

写真上と下はひん死の軽巡「矢矧」。下の写真で左上に攻撃する米軍機が点のようにうつっている。傾いた船体にさらに至近弾1発。写真上は黒煙をあげて爆発。「矢矧」は四散して、九州南端坊ノ岬沖に藻屑と消えた。

戦場のFw190

FOCKEWULF Fw190 IN ACTION

前号にひきつづいて、鮮明な写真で見る戦場のＦｗ190。1941年秋にデビューした本機は、当時としては世界最高水準の戦闘機。ドイツ空軍の戦闘機パイロットは本機ではじめて、宿敵スピットに絶対優勢の立場を堅持することができた。

〔左〕1942年夏から部隊に配備されたＦｗ190Ａ-4。機首のパネルを開いて、エンジンと機銃の点検中のもの。上下パネルとも観音開きにひらいて、整備・点検は能率的。機首前面のエンジン冷却ファンもよくわかる。ファン前方のカウリング・リングは５mmの防弾鋼板、その後方の冷却器カウリングは３mmの防弾鋼板である。

〔右〕Ｆｗ190Ｇの胴体下ラックに装備される大型爆弾。Ｇ型はＦｗ190Ａ改造の特別地上攻撃型。胴体の機銃は廃して、固定武装は主翼付根の20mmＭＧ151機関砲が２門。胴体下のラックには、ＳＣ500爆弾（1,102-ℓb）×１、ＳＣ250爆弾（551-ℓb）×１、ＳＣ50(110-ℓb）爆弾×４などを積んだが、一部はＳＢ1000(2205-ℓb)やＳＣ1800(3,968-ℓb）などの大型爆弾を積んで出撃している。

〔下〕は1943年の冬、フランスで作戦中のＦｗ190Ａ-4。

（上）前線基地で人力で移動されるＦｗ190Ａ-5。胴体下に300-ℓ増槽をつるしている。Ａ-5はＡ-4型と基本的に同じであるが、エンジンの過熱の傾向を改善するために、取付位置を15cmほど前方にズラしたもの。1943年初めから生産に入っている。

上の写真の機体は英仏海峡の迎撃戦で活躍したＪＧ26（第26戦闘航空団）の司令官ヨセフ・プリラー中佐の乗機。同中佐の乗機は、胴体両側に写真のような、"Jutta"と記入したハートのエースのカードを描いていた。ＪＧ26は1941年11月有名なアドルフ・ガーランド大佐が司令のころ、最初にＦｗ190を受領した部隊。プリラー中佐の率いるＪＧ26は、1944年6月6日のＤデイをひかえた連合軍の進攻にそなえて、各連隊ごとにメッツから南仏にかけて分散配備についたが、6日当日、ノルマンディに上陸する連合軍の正面で迎え撃つチャンスにめぐまれたのは、プリラー中佐と僚機のわずか2機のＦｗ190Ａ-8であった。

（下）ネットでカムフラージュした機体のなかのＦｗ190Ａ-6。各種の任務に使われ、装備がふえて過大となったＦｗ190の重量軽減をはかるために、1943年、Ｆｗ190Ａ-5／Ｕ10を基に改造、主翼を軽いものに再設計したのがＦｗ190Ａ-6で、主として東部戦線で使われた。武装は胴体の7.9mmＭＧ17機銃×2はそのままで、主翼の20mmＭＧ151は4門にふやされた。写真の機体で、主翼の20mm機関砲2門のあいだに見えるのはガン・カメラである。

（右上）地上攻撃型のＦｗ190Ｇ-3。1944年初め、ルーマニア上空を飛行中のもので、II.／ＳＧ10（第10地上攻撃航空団第2連隊）所属機と思われる機体。

（右下）胴体下に1,102-ℓbのＳＣ500爆弾を取付け中のＦｗ190Ａ-5／Ｕ2。主翼下には300-ℓ落下増槽2個を装備している。

〔上〕林のなかでエンジンを始動、発進準備中のＦｗ190Ａ-5／Ｕ２。連合軍の空襲が激しくなると、飛行場の周辺の森がドイツ空軍機の"格納庫"であった。ネットを張ったり、草木でおおったりして敵機の目をくらませた。Ｆｗ190Ａ-5／Ｕ２は、胴体下面にＥＴＣ250ラックを装備したＡ型の夜間攻撃型で、300ℓ落下増槽×２のほか照明弾なども装備した。固定武装は主翼付根の20mm×２のみ。本機は試作２機のほか実用機はわずか５機が造られたにすぎないが、その後Ａ-5／Ｕ3,Ｕ６、Ｕ８,Ｕ13とＡ型の戦闘爆撃型がつぎつぎに試作されている。

〔下〕主翼下に落下増槽、胴体下にＳＣ250爆弾(551-lb)を付けたＦｗ190Ｆ-8。Ｆ型はＡ型の胴体にＥＴＣ 501ラックを付けて改造した地上攻撃型で、Ｆ-8はＡ-8をもとに改造したもの。Ｆ型は約550機生産されたところでＧ型に移行したが、Ａ型にくらべて防弾や除雪装置を強化し、ピトー管を右翼端部に移すなどの改良をしている。

エアラインの翼

エール・フランス ⑦

▲ Boeing B.707-320B

◀ Airbus A300B2

〔上〕エール・フランスが1960年から北大西洋線に登場させたボーイング707-320B“インターナショナル”。同航空では、標準型および-320B、-320Cを含めて、同機を30機余保有していた。〔左〕今年の5月から同社の路線に登場したエアバスA300B 2。現在6機が引渡されている。

ジェット戦闘機の先輩たち

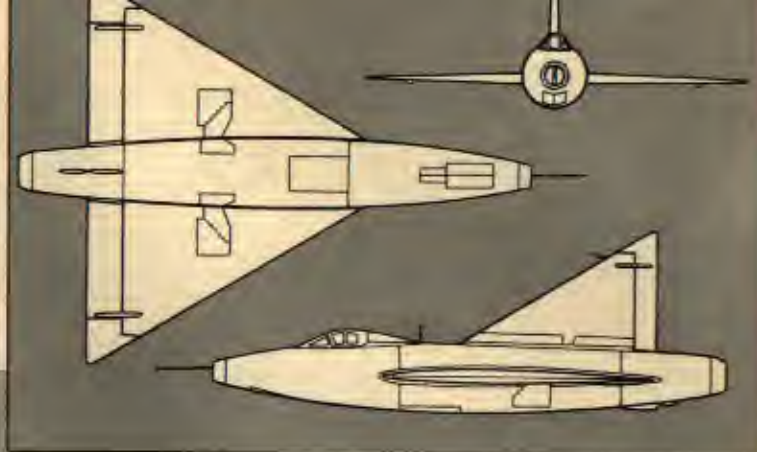
アメリカ陸/空軍 ⑤

YF-92Aデータ。
全幅9.53m、全長12.93m、全高5.28m、エンジン：アリソンJ33-A-23ターボジェット（推力4,600 lb、水噴射で5,400 lb）またはJ33-A-29（推力8,200 lb、AB）。空虚重量8,500 lb（3,855kg）、全備重量13,000 lb（5,899kg）のちに15,000 lb（6,803kg）に増加。最大速度マッハ0.95。

コンベア XF-92A CONVAIR XF-92A

コンベアXF-92A（モデル7-002）は、世界最初に飛んだデルタ翼のジェット機。もともとマッハ1.5のターボジェット単座戦闘機F-92（モデル7）の飛行用モックアップとして試作されたものだが、F-92計画は中止となり、のちのYF-102（モデル8-80）の開発実験機として使われている。

ドイツでデルタ翼研究の実績をもつアレクサンダー・リピッシュ博士を顧問として設計されたXF-92Aは、アリソンJ33-A-23ターボジェット・エンジンを装備して、1948年9月18日に初飛行。1951年にはアフターバーナー装備のJ33-A-29エンジンに換装して、マッハ0.95（高度13,70m以上にて）を記録している。

XF-92Aは大きな円型断面の胴体に薄いデルタ翼を組合わせたもので、主翼前縁の後退角は60度、後縁全幅にわたって、エレベーターとエルロンの役目を兼ねるいわゆるエレボンが付けられている。YF-102は実質的には本機のスケール・アップともいえるもので、世界のデルタ翼戦闘機のさきがけとなった記念すべき機体でもある。

ロッキード F－94 スターファイア

LOCKHEED F-94 STARFIRE

〔F-94C'データ〕

エンジン：プラット・アンド・ホイットニイJ48 P-5 (6,350-lb.s.t)×1またはP-5Aターボジェット。全幅12.92m、全長13.56m、全高4.55m。空虚重量5,760kg、全備重量10,976kg。最大速度585mph (941km／h) ／高度30,000

ロッキードF-94スターファイアは、F-80シューテング・スターを発達させた複座全天候戦闘機。F-80を改造したT-33をさらに改造したF-94の原型機が初飛行したのは、1949年7月1日。機首にレーダーを積み、後席はレーダー操作員席となり、J33-A-33エンジン装備、武装は12.7mm機銃が胴体に4挺とT-33とは大きく変った。最初の生産型F-94Aは、1949年に量産に入り、110機が生産された。

つづいて翼端タンクを大型にして搭載レーダーを改造したB型が1951年から357機生産され、さらにJ48-P-5エンジンに換装して、主翼を再設計し、機首と主翼のポッドにロケット弾を装備できるようにしたC型が387機生産されている。朝鮮戦争当時、単座の地上支援・長距離護衛戦闘機型のD型も計画されたが、生産発注はキャンセルされている。目立った働きがなく、地味な存在のF-94だが、防空軍団では一時主力機であった。

写真上はF-94A(48-356)、写真下は、主翼のポッドから2.75インチ"マイティ・マウス"ロケット弾を発射するF-94C。機首に24発、両主翼ポッドに各12発装備した。